Transports Canada Transport Canada

TP 14816

Les transports au Canada

Un survol

Canada

Les transports au Canada 2010

Un survol

Table des matières

Introduction 3

Transports et économie 5

Dépenses de l'État consacrées aux transports 7

Sécurité et sûreté des transports 8

Transports et environnement 12

Transport ferroviaire 14

Transport routier 16

Transport maritime 18

Transport aérien 20

Liste des tableaux et des figures de l'addenda 23
Disponibles sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2010

Nº de cat. T1-21/2010F-PDF

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2010 – An Overview"

Minister of Transport,
Infrastructure and Communities

Ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités

Ottawa, Canada K1A 0N5

JUN 08 2011

Son Excellence le très honorable David Johnston, C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.,
Gouverneur général du Canada
Rideau Hall
1, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0A1

Excellence,

C'est avec grand plaisir que je porte à votre attention le rapport 'survol' résumant la situation des transports au Canada. Ce rapport est produit conformément aux exigences de la loi qui sont énoncées à l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). L'article 52 de la LTC, laquelle a été modifiée en juin 2007, exige le dépôt d'un rapport résumant brièvement la situation des transports au Canada ainsi que d'un rapport approfondi tous les cinq ans sur la question. Ce rapport résumant la situation est donc le quatrième du genre.

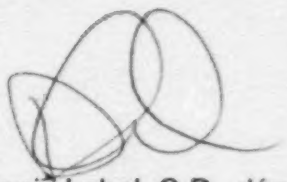
Les industries du transport ont affiché de bons résultats en 2010 et ont avancé en cadence avec la reprise économique amorcée à la mi-2009. La reprise économique mondiale s'est traduite par une hausse des exportations canadiennes. Le transport des marchandises et des passagers a augmenté et comparativement à 2009, l'apport des industries du transport aérien, ferroviaire, routier et maritime en 2010 a augmenté à un rythme plus rapide que l'économie dans son ensemble.

Le rapport présente une sélection de faits saillants et de développements liés aux quatre principaux modes de transport et à quatre domaines clés, d'après les données les plus récentes. Le rapport, avec les addendas statistiques qui l'accompagnent, permet également de mieux comprendre l'évolution de la demande en transport et celle du réseau des transports en réponse à des besoins changeants et à la conjoncture du marché.

.../2

Ce rapport résumant la situation du réseau des transports au Canada et ses addendas statistiques fournissent des renseignements pertinents à l'élaboration de politiques, la planification et la gestion des programmes.

Veuillez agréer, Excellence, l'expression de mes sentiments distingués.



Denis Lebel, C.P., député

Le rapport survol de 2010 présente un bref aperçu de la situation des transports au Canada en se fondant sur les informations disponibles les plus récentes.

Le ministre des Transports est tenu de déposer devant le Parlement chaque année un bref rapport de la situation des transports au Canada et, tous les cinq ans, une version approfondie de ce rapport. Cette responsabilité lui est conférée par l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada* (1996), dans sa version modifiée en juin 2007, le paragraphe 52(1) prescrivant un rapport de l'industrie dans les termes suivants :

> *« Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre établit, en utilisant les meilleures informations connues, un rapport qu'il dépose devant chaque chambre du Parlement et qui résume la situation des transports au Canada. »*

Et le paragraphe 52(2) prescrit un examen tous les cinq ans dans les termes suivants :

> *« Tous les cinq ans, le ministre présente un rapport approfondi de la situation des transports au Canada qui traite notamment :*
>
> *a) du rendement économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne;*
>
> *b) de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;*
>
> *c) de la mesure dans laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;*
>
> *c.1) des perspectives à long terme et des tendances dans le domaine des transports au Canada;*
>
> *d) de toute autre question de transport qu'il estime indiquée. »*

Ce rapport survol est le quatrième rapport de ce type déposé par le ministre depuis l'entrée en vigueur de l'article 52 modifié de la *Loi sur les transports au Canada*. Pour préparer ce rapport, Transports Canada a utilisé les meilleurs renseignements et données disponibles, ce qui ne signifie pas que toutes les données soient pour autant des données de 2010. Bien que la portée du rapport dépasse les responsabilités du gouvernement fédéral dans le domaine des transports, il aborde tout de même de façon limitée les questions de transports urbains et intermodaux. Ce rapport et l'addenda qui l'accompagne offrent néanmoins une vue d'ensemble du réseau de transport du Canada.

Ce bref survol de la situation des transports au Canada en 2010 présente les points saillants de l'année 2010 relatifs à chacun des quatre modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) et selon quatre thèmes, à savoir: la place des transports dans l'économie, les dépenses consacrées par l'État aux transports, la sécurité et la sûreté des transports, et les transports et l'environnement. Ce rapport, offrant donc un aperçu des principaux événements et des tendances notoires de 2010, est complété comme par le passé par l'addenda qui l'accompagne. Cet addenda contient des renseignements détaillés sur un grand nombre de domaines, notamment : l'emploi, le commerce et le tourisme, la consommation d'énergie dans les transports et les statistiques par mode sur les accidents et les incidents. Les tableaux et les figures de l'addenda couvrent également les infrastructures de transport, la structure de l'industrie, les niveaux d'activité et les résultats financiers et autres, ce qui permet de dresser un portrait très instructif et détaillé. Le lecteur désireux d'obtenir des renseignements détaillés ou des séries chronologiques est invité à consulter cet addenda sur le site Web de Transports Canada à **www.tc.gc.ca**. En outre, certains rapports annuels et addenda déposés précédemment sont aussi en ligne à l'adresse précitée.

Les transports jouent un rôle vital et essentiel dans toutes les activités sociales et économiques du pays. Ils ouvrent les marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés, et ils appuient les entreprises de service. Ils atténuent également les difficultés posées par la topographie et la géographie, ils relient les collectivités et réduisent l'impact des distances qui séparent les Canadiens les uns des autres. Ces rôles essentiels des transports sont indicatifs des rapports d'interdépendance qu'ils entretiennent avec le tissu économique et social de notre société. Toutefois, les besoins en transport évoluent avec le temps et s'ajustent à la conjoncture.

Les changements dans les activités économiques ont un impact sur la demande de services de transport. Ces changements peuvent intervenir à divers niveaux, notamment au niveau régional ou sectoriel. Il importe de rappeler que la demande de services de transport émane de tous les secteurs de l'économie et qu'il s'agit donc d'une demande dérivée. Les changements qui surviennent dans la structure des échanges et les activités commerciales affectent également la demande de services de transport et peuvent amener les intervenants à rajuster l'offre de services de transport de même que les infrastructures de transport pour faire face aux changements réels et prévisibles attribuables aux échanges commerciaux.

La majorité des données présentées dans ce rapport ou dans l'addenda proviennent de sources autres que Transports Canada et l'établissement du bien-fondé de ces données relève de ces sources. Transports Canada a porté toute l'attention voulue à la qualité et aux limites des données durant la préparation de ce rapport et a inséré au besoin des notes de bas de page aux tableaux de l'addenda pour signaler certains problèmes. Lorsque des problèmes ont été cernés, ils ont été portés à l'attention de la source de ces données. Si le bien-fondé des données a été confirmé, le problème n'a pas été étudié plus à fond compte tenu des échéances extrêmement serrées entourant la rédaction de ce rapport. À quelques rares exceptions près, ce rapport ne contient pas d'estimations visant à contourner l'absence de données. Enfin, ce rapport ne cherche pas non plus à présenter une approche prospective du réseau de transport du Canada.

- En 2010, l'économie canadienne a continué de se relever de la récession. Une forte croissance économique a débuté au cours du dernier trimestre de 2009 et s'est poursuivie durant le premier trimestre de 2010, pour s'affaiblir durant les deuxième et troisième trimestres et connaître un regain au cours du dernier trimestre. Pour l'année 2010, l'économie canadienne a enregistré une croissance de 3,1%, après un déclin de 2,5% en 2009.
- La demande intérieure a augmenté de 4,4% en 2010 alors que les dépenses de consommation ont augmenté de 3,4% et que les dépenses d'investissement ont subi une hausse de 8,3%. La demande étrangère pour les biens canadiens a augmenté de 6,4% après avoir accusé une baisse de 14,2% en 2009. Les importations ont augmenté de 13,4% après une diminution de 13,9%.
- Après avoir clôturé l'année 2009 à 0,951 $É.-U., le dollar canadien a connu une croissance pour atteindre 1,005 $É.-U. en avril 2010. Sa valeur a ensuite chuté à 0,922 $É.-U. en mai, reflétant l'appréciation du dollar américain en réponse à la crise de l'endettement en Europe. La valeur du dollar canadien a ensuite augmenté à mesure que les prix des matières de base augmentaient pour atteindre une pointe de 1,007 $É.-U. à la fin de 2010. En 2010, la valeur moyenne du dollar canadien par rapport au dollar américain a augmenté de 10,9% pour atteindre 0,971 $É.-U. après avoir accusé une baisse de 6,7% en 2009.
- L'indice des prix à la consommation (IPC) a augmenté de 1,8% en 2010, suivant une augmentation moyenne de 0,3% en 2009. L'augmentation de l'IPC est largement attribuable à une reprise des prix de l'énergie et des véhicules de tourisme, qui ont connu une augmentation respective de 6,7% et de 3,5% en 2010, comparativement à une diminution des prix en 2009. Le facteur clé en 2010 aura été l'augmentation du prix du carburant. Les prix des transports ont augmenté de 4,3% après avoir chuté de 5,4% en 2009.
- Le revenu personnel disponible par habitant a augmenté de 2,1% en 2010.
- Au Canada, le nombre moyen de personnes occupant un emploi a augmenté de 1,4% en 2010 après avoir connu une diminution de 1,6% en 2009.
- La valeur des échanges commerciaux avec les États-Unis est passée de 457 milliards de dollars en 2009 à 501 milliards de dollars en 2010, une augmentation de 10%, mais un niveau tout de même 17% moins élevé que les 603 milliards de 2008. Les échanges commerciaux avec d'autres pays ont augmenté de 12% en 2010, particulièrement en raison de la croissance des échanges avec le Brésil (hausse de 40%), avec le Mexique (hausse de 27%), avec le Royaume-Uni (hausse de 25%) et avec la Chine (hausse de 13%).
- En 2010, 58% de la valeur des échanges commerciaux effectués avec les États-Unis se sont faits par camionnage, suivis du transport ferroviaire (17%), du transport par oléoduc (14%), du transport aérien et du transport maritime (5% chacun).
- Près de 74% des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis (selon la valeur) effectués par camion ont transité via six postes frontaliers, soit le pont Windsor/Ambassador, Fort Erie/Niagara Falls et Sarnia (Ontario), Lacolle (Québec), Emerson (Manitoba) et Pacific Highway (Colombie-Britannique). On estime qu'il y aurait eu 10,5 millions de mouvements de camion dans les deux sens aux postes frontaliers en 2010, soit une hausse de 8% par rapport à 2009.

- En 2010, le Canada a effectué des échanges d'une valeur de 300 milliards de dollars avec des pays autres que les États-Unis. De ce total, 67% ou 200 milliards de dollars représentaient des importations, principalement en provenance de l'Asie et de l'Europe de l'Ouest, soit 41% et 25% respectivement, des importations du Canada à l'étranger.
- Parmi les 25 principaux pays partenaires commerciaux du Canada, 19 auront vu s'accroître la valeur de leurs échanges (exportations et importations) avec le Canada en 2010 par rapport à 2009. En 2010, la Chine s'est classée deuxième (44 milliards de dollars) et troisième (13 milliards de dollars), respectivement, au chapitre des importations et exportations totales canadiennes.
- En 2010, les dépenses en tourisme, dont celles rattachées au transport, ont augmenté de 6,8% et les dépenses en transport ont affiché une hausse de 10%. Cette même année, le nombre d'Américains visitant le Canada a chuté de 1,5%, le nombre de visiteurs étrangers provenant d'autres pays a augmenté de 6,8% et le nombre de Canadiens voyageant à l'extérieur du pays a augmenté de 12,9%. En 2009, le nombre total de voyages internationaux à destination et en provenance du Canada a affiché une hausse de 8,5%.
- En 2009, l'utilisation de l'énergie dans le domaine du transport (à l'exception des oléoducs) a diminué de 0,9%. Le secteur de l'aviation a utilisé 4,8% moins d'énergie qu'en 2008, le secteur ferroviaire, 3,3% de moins et le secteur routier, 0,2% de plus. Les ventes de carburant au secteur maritime au Canada ont diminué de 12,7% en 2009 et l'utilisation de l'énergie pour les oléoducs a affiché une baisse de 14,5%.
- En 2010, le prix annuel moyen du baril de pétrole brut a augmenté de 27,9%, pour atteindre 79,98 $É.-U.. Le prix du pétrole canadien à Edmonton a affiché quant à lui une hausse de 17,6%.
- En 2010, les prix de détail de l'essence et du diesel ont augmenté de 9,5% et de 12,5% respectivement. Le prix du carburant pour l'aviation a affiché une hausse de 29,1%, le prix du combustible de soute, de 27,0% et le prix du diesel dans le secteur ferroviaire, de 30,1%. Les augmentations du prix des carburants routiers ont été moins fortes, car une proportion beaucoup plus grande de ces prix, comparativement à celui d'autres carburants, comporte des taxes fédérales et provinciales fixes qui ne varient pas en fonction du prix du pétrole brut.
- Le transport ferroviaire des marchandises a accusé une baisse de la productivité totale des facteurs (PTF) de 4% en 2009 et continue à décliner depuis 2008. La PTF dans le secteur du transport aérien a diminué de 7,4%, renversant la tendance de gains de productivité observée depuis les deux dernières années. VIA Rail a également connu une diminution de l'ordre de 6,9% de sa PTF tandis que la PTF du secteur du transport en commun a affiché une baisse de 6,8%. Les prix de production des transports étaient à la baisse principalement en raison de la chute de la demande de services.
- L'Ontario a contribué à 33% du total des activités commerciales de transport à l'échelle nationale, le Québec à près de 19% et l'Alberta et la Colombie-Britannique à environ 15% chacune.
- Les investissements dans les transports ont représenté 2,8% du produit intérieur brut du Canada en 2010.
- En 2010, les dépenses personnelles consacrées aux transports ont représenté 8,3% de la demande intérieure finale au Canada.

Nota : Consulter les tableaux et figures EC1 à EC76 de l'addenda pour d'autres statistiques relatives au commerce, au tourisme, à l'emploi, à l'énergie et au rendement des transports.

- Au cours de l'exercice 2009-2010, on estime[1] que tous les ordres du gouvernement combinés ont dépensé 39,5 milliards de dollars en transport, après déduction des transferts, soit 1,9 milliard de plus qu'en 2008-2009. Les dépenses du gouvernement fédéral ont augmenté de 769 millions de dollars pour s'établir à 5,6 milliards de dollars et les dépenses des gouvernements provinciaux et territoriaux ont augmenté de 1,1 milliard de dollars pour passer à 19,1 milliards de dollars.
- En 2009-2010, tous les ordres du gouvernement combinés ont perçu 16,5 milliards de dollars en droits de permis et de licence, en taxes sur le carburant et autres revenus auprès des usagers du transport, soit 2,5% de plus par rapport à l'année précédente. Le montant des taxes sur le carburant a augmenté de 3,2% pour s'établir à 12,1 milliards de dollars. Les recettes fédérales associées au transport, autres que celles tirées des taxes sur le carburant, ont diminué de 2,4% pour s'établir à 803 millions de dollars. Les droits provinciaux et territoriaux découlant des licences et autres frais ont quant à eux augmenté de 1,3% passant à 3,6 milliards de dollars.
- En 2009-2010, les dépenses fédérales directes engagées dans le domaine des transports ont augmenté de 26% pour se chiffrer à 2,9 milliards de dollars. Les dépenses relatives aux opérations ont connu une hausse de 26,1% pour s'établir à 1,4 milliard de dollars. Les dépenses relatives aux activités de sûreté, de sécurité et de politique ont augmenté de 24,5% pour s'établir à 1,3 milliard de dollars. Sur les dépenses directes totales engagées en transport en 2009-2010, Transports Canada est responsable de 36,2% d'entre elles, Pêches et Océans de 30,9% et les autres ministères et organismes fédéraux de 32,8%.
- En 2009-2010, le total des subventions et des contributions fédérales directes a augmenté de 6,5% pour s'établir à 2,6 milliards de dollars. Au cours de ce même exercice, le transport routier a reçu 1,1 milliard de dollars, suivi par le transport en commun, 842 millions de dollars, le transport ferroviaire, 338 millions de dollars, le transport maritime, 217 millions de dollars et le transport aérien, 67 millions de dollars. Transports Canada a versé 774 millions de dollars du total en question, Infrastructure Canada 1,6 milliard de dollars et les autres entités fédérales 276 millions de dollars.
- Sur les 39,5 milliards de dollars dépensés par tous les ordres du gouvernement en 2009-2010, 28,9 milliards de dollars ont été affectés aux routes, 5,8 milliards de dollars au transport en commun, 1,8 milliard de dollars au secteur maritime, 1,2 milliard de dollars au secteur aérien, 435 millions de dollars au secteur ferroviaire et 1,3 milliard de dollars en dépenses dans le secteur multimodal et autres. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont affecté 3,4 milliards de dollars au transport aérien, maritime et ferroviaire.
- Les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations locales ont dépensé 33,9 milliards de dollars en transport en 2009-2010, soit 3,5% de plus qu'en 2008-2009. Environ 81% de ce montant a été consacré aux autoroutes et aux routes.

Nota : Consulter les tableaux G1 à G7 de l'addenda pour obtenir d'autres statistiques sur les dépenses gouvernementales.

1 Des statistiques à jour des dépenses des administrations locales n'étaient pas disponibles au moment de la préparation de ce rapport. Statistiques Canada est à remanier ces statistiques en fonction des normes internationales. Dans le présent rapport, les dépenses des administrations locales sont celles de 2008-2009.

Sécurité des transports

Sécurité aérienne

- En 2010, on a dénombré 234 accidents aériens au Canada. Le taux d'accident de 2010 (données provisoires) est de 5,9 accidents par 100 000 heures de vol, un taux identique à celui de la période 2005-2009. On a dénombré 60 décès liés au transport aérien en 2010 comparativement à 62 en 2009.
- En novembre 2010, une modification au *Règlement de l'aviation canadienne* limitant la vitesse au décollage des aéronefs à un maximum de 250 nœuds est entrée en vigueur. Les décollages à basse vitesse réduisent le risque de collision en vol, particulièrement avec des oiseaux, ce qui peut entraîner des dommages à l'aéronef et des blessures aux passagers et membres d'équipage; ils réduisent aussi les retards et les annulations de vol ainsi que le temps d'immobilisation.
- En automne 2010, des représentants d'environ 190 pays membres ont assisté à la 37e assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à Montréal. On a réélu le Canada au Conseil, l'organe exécutif de l'OACI. Lors de l'assemblée, le représentant du Canada a confirmé l'engagement du pays à renforcer la sécurité et la sûreté aériennes. L'OACI appuie le nouveau concept d'un programme national de sécurité, une initiative déjà en voie d'élaboration au Canada.
- Transports Canada a annoncé en 2010 qu'il reprendra la responsabilité des fonctions de certification et de surveillance de l'aviation d'affaires de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires (ACAA). Depuis avril 2011, Transports Canada émet les certificats d'exploitation aux nouveaux demandeurs et apporte les changements aux certificats actuels. Les exploitants demeurent responsables du respect des exigences en entretenant leur aéronef et Transports Canada continue d'évaluer leur conformité.
- Transports Canada a fourni des aéronefs et des équipages de conduite pour aider les autres organismes gouvernementaux à accomplir leur mandat de protection du milieu marin, notamment les eaux côtières et intérieures relevant de la compétence du Canada, et à effectuer des études de reconnaissance des glaces dans le Nord. Lors du déversement d'hydrocarbures dans le golfe du Mexique, le gouvernement a dépêché des aéronefs et des équipages de conduite pour la reconnaissance et la surveillance.

Sécurité maritime

- En 2010, pour la cinquième année consécutive, on a signalé un plancher record d'accidents maritimes mettant en cause des bâtiments canadiens et d'accidents survenus à bord d'un bâtiment, soit 292 accidents (322 en 2009); une baisse de 21,4% par rapport à la moyenne de 2005 – 2008. On a dénombré également 59 accidents maritimes mettant en cause des bâtiments battant pavillon étranger en 2010. On fait état de 292 accidents maritimes par million de kilomètres-navire (données provisoires pour les bâtiments canadiens, excluant les bateaux de pêche, de plus de 15 tonneaux de jauge brute), comparativement à la moyenne de 384,4 accidents maritimes par million de kilomètres-navire enregistrée au cours des cinq dernières années. Au total, on a dénombré 17 décès liés au transport maritime en 2010, soit une baisse par rapport à la moyenne de 18,4 enregistrée au cours des cinq dernières années.
- Au cours de l'année 2010, la Croix-Rouge canadienne (CRC) a enregistré 115 décès liés à la navigation de plaisance au Canada grâce au suivi des médias en temps réel. En décembre 2010, la CRC, en collaboration avec Transports Canada, a publié un rapport montrant que durant la période 1991 – 2006, 2 700 décès attribuables aux

incidents nautiques sont survenus au Canada lors d'une quelconque activité de navigation de plaisance, le plus fréquemment lors de la pratique de pêche, de motonautisme et de canoë-kayak.

- On compte environ six millions de plaisanciers au Canada. En 2010, Service Canada a délivré plus de 56 000 nouveaux permis d'embarcations de plaisance. On a annoncé en mai 2010 un financement de 500 000 $ pour dix projets dans le cadre du Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique en vue de faire progresser la sensibilisation à la sécurité nautique et de souligner l'importance de suivre les pratiques de navigation sécuritaires.
- La version actualisée du *Règlement sur les petits bâtiments* est entrée en vigueur le 12 mai 2010 afin de renforcer la sécurité et de créer des gains d'efficacité du processus pour les activités et la construction de petits bâtiments. Le nouveau règlement :
  - reflète mieux la nature de la flotte des petits bâtiments au Canada;
  - assure la conformité aux normes internationales quant à l'équipement de sauvetage, la construction des bâtiments et les avis de conformité;
  - intègre de nouvelles exigences en matière d'équipement et de pratiques de sécurité, particulièrement pour les bâtiments autres que les embarcations de plaisance;
  - offre des solutions de rechange pour la construction et la stabilité des petits bâtiments.
- Le 12 mai 2010, le nouveau *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation* est également entré en vigueur. Ce règlement a été conçu pour renforcer la sécurité et veiller à ce que les passagers et membres d'équipage des bâtiments, y compris ceux à bord des traversiers, comprennent ce qu'ils doivent faire en cas d'urgence. Le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation* rend les exercices de pratique plus réalistes et efficaces.
- Depuis le 1er juillet 2010, le gouvernement exige que les bâtiments étrangers et canadiens d'une certaine taille signalent à la Garde côtière canadienne (GCC) leur passage dans les eaux arctiques canadiennes. Grâce à cette nouvelle exigence obligatoire, les bâtiments transmettent à la GCC des renseignements sur leur identité, leur position et leur destination. La Garde côtière sera en mesure de promouvoir la navigation sécuritaire des bâtiments, de surveiller les bâtiments transportant des polluants, du mazout et des marchandises dangereuses, et d'intervenir rapidement en cas d'accident.
- En 2009-2010, on a survolé 11 262 bâtiments flottants pendant 2 274 heures de surveillance. Lors de ces patrouilles, 109 incidents de pollution ont été relevés. Au cours de l'été 2010, on a apporté des améliorations aux systèmes de surveillance maritime à bord des aéronefs de surveillance en vue d'obtenir des séquences vidéo en direct. Ces améliorations permettent aux équipages d'aéronef d'informer les personnes à terre des événements qu'ils surveillent en temps réel.
- Le 10 juin 2010, le Canada a ratifié la Convention du travail maritime de 2006 de l'Organisation internationale du Travail (OIT). La convention vise à obtenir des milieux de travail décents pour les gens de mer et la mise en place d'un cadre assurant une concurrence équitable pour les exploitants de navire de qualité. La convention établit le droit des gens de mer à des conditions de travail décentes sur divers sujets, et vise à être applicable à l'échelle mondiale, facile à comprendre, actualisable et mise en application de façon uniforme.

Sécurité ferroviaire

- On a signalé 1 075 accidents ferroviaires et 81 décès liés au transport ferroviaire sur des chemins de fer de réglementation fédérale en 2010, soit 3,1% et 14,1%, respectivement, de plus qu'en 2009.

- La Semaine de la sécurité ferroviaire, une campagne de sensibilisation d'Opération Gareautrain d'une semaine, a eu lieu dans plus de 200 municipalités au Canada en avril 2010. Parmi les activités de cette semaine, nous retrouvions des simulations d'accident, des kiosques interactifs, des présentations dans les écoles, des campagnes éclair sur la sécurité et des initiatives d'application de la loi en matière d'intrusion.
- En 2010-2011, dans le cadre du Programme d'amélioration des passages à niveau (PAPN), Transports Canada a approuvé le financement de 155 projets liés à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau publics, à un coût d'environ 11 millions de dollars. Ce programme vise à réduire le nombre de blessures et de décès à la suite de collisions entre des trains et des véhicules.
- Dans le cadre du PAPN, un programme de remplacement des feux à diodes électroluminescentes (DEL) a été créé. Une norme canadienne sur les feux à DEL pour les passages à niveau a été élaborée, les secteurs les plus à risque ont été déterminés et les remplacements de feux aux sites retenus devraient être amorcés en 2011.

Sécurité routière

- Selon les derniers estimés, en 2009, le nombre de collisions routières aurait diminué de 2,7% par rapport à 2008 ; le nombre de tués et de blessés de la route auraient pour leur part diminué respectivement, de 9,1% et 2,6% toujours par rapport à 2008. La vitesse est reconnue comme facteur contributif dans 23% des 2 200 décès estimés de la route en 2009. Chaque année, en moyenne, près de 20% des décès de la route découlent de 7 à 8% de toutes les collisions.
- Sur le nombre de conducteurs mortellement blessés dont le taux d'alcoolémie a été mesuré en 2008, 38,7% avaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite : 5,7% avaient un niveau d'alcool entre 1 et 80 mg% dans le sang, 10,3% avaient entre 80 et 160 mg% et 22,7% avaient plus de 160 mg%.
- D'après un sondage mené en 2009-10, le port de la ceinture de sécurité a atteint 95,3%, mais il est établi qu'un pourcentage important des passagers mortellement blessés dans des accidents ne portait pas de ceinture de sécurité. Environ 33,6% des conducteurs mortellement blessés et environ 36,3% des passagers qui ont perdu la vie dans un accident ne portaient pas de ceinture de sécurité lors de la collision.
- Le 21 janvier 2010, Toyota a rappelé 2,3 millions de véhicules aux États-Unis et 270 000 au Canada, en raison de problèmes causés par la pédale d'accélérateur qui restait coincée et qui pouvait empêcher le moteur de revenir au ralenti. Transports Canada a surveillé de près la mise en œuvre du plan de réparation de Toyota Canada.
- Transports Canada a finalisé ses essais de pneus sur des véhicules multifonctionnels. Ces essais visaient à déterminer quelle était la configuration de pneus la plus sécuritaire pour la conduite de ce type de véhicule sur les routes en hiver. Les résultats ont confirmé que l'utilisation de pneus d'hiver sur toutes les roues améliore la stabilité, la directibilité et le freinage du véhicule dans des conditions hivernales.

Transport des marchandises dangereuses

- On a dénombré 342 accidents liés au transport de marchandises dangereuses en 2010, 5% de plus qu'en 2009 (325 accidents en 2009). Cinq blessures étaient directement attribuables aux marchandises dangereuses elles-mêmes. Les accidents sont survenus deux fois plus souvent pendant le chargement ou le déchargement dans les installations de transport que pendant le transport. Près de la moitié des accidents impliquaient des liquides inflammables (classe 3).
- Dans le cadre des Jeux olympiques de 2010 à Vancouver et des réunions du G8 et du G20, des arrêtés d'urgence ont été émis pour le transport des marchandises dangereuses, et environ 5 000 avis ont été publiés par le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC). CANUTEC est exploité par Transports Canada et aide les

employés d'intervention à gérer les cas d'urgence impliquant des marchandises dangereuses. En 2010, le Centre a fourni de l'aide lors de 847 situations d'urgence et a répondu à 28 758 appels téléphoniques.

- Transports Canada a collaboré étroitement avec le Comité d'organisation des Jeux olympiques à Vancouver en vue d'élaborer des certificats d'équivalence pour la flamme olympique, qui a été transportée depuis la Grèce jusqu'au Canada et ensuite d'un bout à l'autre du pays au moyen des quatre modes de transport.

Sûreté des transports

- Le budget de 2010 a accordé à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et à Transports Canada un montant de 1,5 milliard de dollars sur cinq ans pour renforcer le réseau de transport aérien canadien contre les attentats terroristes et pour améliorer la protection des passagers aériens. Ce montant comprend des fonds pour assurer une meilleure harmonisation des mesures en matière de sûreté aérienne avec les exigences internationales, y compris les exigences réglementaires du programme de sûreté aérienne.
- Le budget de 2010 a également accordé au programme de sûreté du fret aérien de Transports Canada une somme de 95,7 millions de dollars sur cinq ans afin d'atténuer la menace terroriste et d'aider les exportateurs à transporter le fret de manière sûre, ponctuelle et efficace.
- Transports Canada a lancé le programme Nexus en 2010, un programme conçu pour accélérer la procédure de dédouanement des passagers à faible risque et préapprouvés qui arrivent au Canada et aux États-Unis aux points de contrôle aéroportuaires choisis.
- En 2010, la technologie des scanners corporels a été implantée dans les grands aéroports du Canada, soit 41 scanners corporels dans 16 aéroports au pays. Les passagers retenus pour une fouille secondaire aux points de contrôle maintenant munis de cette technologie doivent choisir entre le scanner corporel et la fouille manuelle.
- En 2010, l'ACSTA a conçu un programme éventuel d'observation du comportement des passagers dans les aéroports canadiens. On a amorcé un projet pilote au début de 2011.
- Le projet pilote de reprise du commerce maritime a été réalisé avec succès à Vancouver et la mise au point définitive d'une stratégie nationale de reprise du commerce maritime est prévue en 2010-2011. Des projets subséquents de reprise du commerce à Hamilton, Montréal et Halifax aideront à préparer la collectivité maritime et les représentants du gouvernement à coordonner conjointement la réalisation d'une reprise efficace et rapide en cas de catastrophes anthropiques ou naturelles causant d'importantes interruptions du commerce maritime.
- Une campagne de sensibilisation à la sûreté a été élaborée pour assurer le maintien de la sécurité et de la sûreté des petits bâtiments flottants et de leurs installations. Quatre dépliants ont été produits pour sensibiliser davantage les usagers des petits bâtiments et des installations maritimes à la sûreté. De plus, le premier d'une série d'ateliers sur l'application de la loi des petits bâtiments de Sûreté maritime a été donné aux agents de tous les niveaux de gouvernement chargés de l'application de la loi.
- Transports Canada, en partenariat avec la Garde côtière des É.-U. et l'Organisation des États américains/le Comité interaméricain contre le terrorisme, a participé à de nombreux ateliers de renforcement des capacités internationales de sûreté maritime dans les Amériques et y a apporté son expertise. Ces ateliers faisaient la promotion du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) de l'Organisation maritime international et de mesures efficaces liées à la sûreté et de lutte contre le terrorisme en Amérique latine et dans les Caraïbes.

Nota : Consulter les tableaux et figures S1 à S24 de l'addenda pour d'autres statistiques sur la sécurité et la sûreté dans les transports.

- Le secteur des transports est la deuxième source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) en importance au Canada, tout juste après les sources fixes, avec une part de 23% des émissions totales en 2008. De 2000 à 2008, les émissions attribuables au transport ont augmenté en moyenne de 1,9% par année (passant de 147 à 171 mégatonnes (Mt)), alors que les émissions de GES totales ont augmenté de 0,3% par année (passant de 717 à 734 Mt).
- Les émissions liées au transport des passagers et des marchandises ont respectivement augmenté de 0,8 et de 2,3% entre 2000 et 2008. Cette croissance est attribuable à l'augmentation des activités, au transfert vers des modes de transport à plus forte émission de GES et à l'utilisation continue de combustibles fossile. Des améliorations au niveau de l'efficacité ont aidé à atténuer les répercussions de ces facteurs.
- Bien que les émissions des GES liées au secteur des transports continuent d'augmenter, les émissions de polluants atmosphériques, comme les particules fines, les oxydes de soufre, les oxydes d'azote et les composés organiques volatils ont diminué de façon stable grâce aux mesures réglementaires et au renouvellement des parcs de véhicules.
- En 2009-2010, les programmes de transport propre, qui devraient réduire les émissions de presque 1,9 Mt en 2012, ont continué à aider à relever les défis liés à la pollution de l'air et aux émissions de GES résultant du transport des biens et des personnes au pays. Les activités des programmes de transport propre visent à réduire les obstacles financiers ou encore ceux liés au manque d'information et pouvant appuyer la mise en œuvre des technologies propres et à encourager les pratiques exemplaires dans tous les modes de transport.
- En octobre 2010, le gouvernement a fait plusieurs annonces à propos de la réglementation des émissions provenant des véhicules routiers. Le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* visant les véhicules des années modèles 2011 à 2016 est entré en vigueur. En vertu de ce Règlement, les fabricants sont tenus de se conformer aux normes sur les émissions de GES harmonisées avec la réglementation américaine. Un avis d'intention d'élaborer des dispositions réglementaires plus rigoureuses en vue de limiter les émissions de GES attribuables aux véhicules fabriqués à partir de l'année modèle 2017 a également été publié.
- Le gouvernement du Canada a également annoncé qu'il élaborerait des dispositions réglementaires visant les émissions de GES provenant des nouveaux véhicules routiers lourds et des moteurs pour les années modèles 2014 à 2018, sur la base de la réglementation américaine. Le gouvernement tiendra compte des particularités du secteur du camionnage canadien lors de l'élaboration de la réglementation canadienne, plus particulièrement de la compétitivité et de la sûreté du parc canadien. Le projet de règlement devrait être publié en 2011.
- Le gouvernement du Canada a continué d'appuyer le protocole d'entente (PE) avec l'Association des chemins de fer du Canada en vue de réduire les émissions. En juin 2010, le *rapport annuel sur le Programme de surveillance des émissions des locomotives de 2008* a été publié et mis à la disposition du public.
- Le gouvernement s'emploie actuellement à élaborer des dispositions réglementaires sur les émissions des principaux contaminants atmosphériques provenant des locomotives, qui seront harmonisées avec la réglementation américaine. Le 1er décembre 2010, le gouvernement a publié un document de consultation préalable et un exposé, invitant le public à formuler des commentaires. Ce projet de règlement devrait être publié en 2011.

- Le gouvernement a poursuivi sa collaboration avec le secteur de l'aviation par l'entremise du PE volontaire de 2005 sur la limitation ou la réduction des émissions provenant du secteur de l'aviation au Canada. En décembre 2010, le *rapport annuel de 2009 sur la réduction des émissions de GES* a été publié et mis à la disposition du public.
- Tout au long de 2010 le gouvernement a travaillé de concert avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour s'attaquer à la tâche visant à réduire les GES provenant de l'aviation internationale. Cette résolution, qui a été adoptée le 8 octobre 2010, établit des objectifs mondiaux ambitieux, y compris l'élaboration d'une norme sur le dioxyde de carbone (CO_2) des aéronefs d'ici 2013 et d'un cadre de mesures axées sur le marché de l'aviation internationale concordant avec une liste de principes directeurs. Dans le cadre de cette résolution, on invite également les États membres à présenter, d'ici la fin juin 2012, des plans d'action reflétant leur politique en la matière et les mesures prises pour réduire les émissions provenant de l'aviation internationale, et d'en faire rapport sur une base annuelle à l'OACI. Transports Canada continue de diriger la mise à jour et l'expansion de la Circulaire 303 de l'OACI, *Possibilités opérationnelles de minimiser la consommation de carburant et de réduire les émissions*, dans un nouveau manuel de l'OACI. La publication du nouveau manuel est prévue en 2011.
- Transports Canada continue de travailler avec la Federal Aviation Administration (FAA) et la National Aeronautics and Space Administration (NASA) des États-Unis à titre de commanditaire du Partenariat en vue de la réduction du bruit et des émissions du transport aérien (PARTNER). Ce centre d'excellence TC/NASA/FAA axe ses travaux sur les percées novatrices susceptibles d'améliorer la mobilité, l'économie et l'environnement, qu'elles aient trait à la technologie, aux opérations, aux politiques ou à la main-d'œuvre. Depuis 2003, PARTNER a versé plus de 44 millions de dollars US à la recherche environnementale en aviation.
- À l'échelle internationale, les polluants atmosphériques provenant des navires sont réglementés en vertu de l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) régie par l'Organisation maritime internationale (OMI). En mars 2010, le Canada l'a ratifié et a adhéré à l'annexe VI, puis a entrepris un processus visant à appliquer les exigences de l'annexe VI à l'échelle nationale en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. De plus, l'OMI a approuvé une zone nord-américaine de contrôle des émissions (ZCE), qui fixera de nouvelles normes en matière d'émissions pour réduire les émissions atmosphériques des bâtiments au large des côtes du Canada et des États-Unis. Les dispositions réglementaires devraient être finalisées d'ici le 1er août 2012.
- Le gouvernement continue de déployer des efforts pour rationaliser l'approbation réglementaire des projets, en partie en apportant des modifications à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* par l'entremise de la *Loi sur l'emploi et la croissance économique* de mars 2010. En outre, la décision, prise en 2009, de soustraire certains projets d'infrastructure financés par le gouvernement fédéral aux exigences de subir une évaluation environnementale (les projets sélectionnés financés dans le cadre des programmes qui faisaient partie du Plan d'action économique) est devenue permanente. Ces changements mèneront à un processus plus rationalisé d'approbation de la réglementation sans compromettre la protection de l'environnement.

Nota : Consulter les figures EN1 à EN6 de l'addenda pour d'autres statistiques relatives aux transports et à l'environnement.

- En 2009, les compagnies de chemin de fer canadiennes ont assuré le transport de 272 millions de tonnes de marchandises, ce qui représente une baisse de près de 59 millions de tonnes par rapport au niveau déjà bas de l'année 2008, soit un recul de près de 18% et un plancher record depuis 1998.
- Le ralentissement du trafic intermodal ferroviaire s'est poursuivi en 2009 en raison de la récession. Le taux de croissance annuel moyen (TCAM) pour la période de 2000 à 2009 était de 1,6%. Les importations maritimes ont affiché le TCAM le plus élevé, soit 1,8%.
- En 2010, les deux chemins de fer canadiens majeurs de catégorie I, le Canadien National (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) ont collectivement injecté plus de 2,3 milliards de dollars dans des programmes d'immobilisations pour les voies ferrées, les bâtiments, le matériel roulant et les systèmes d'information.
- Trente-six chemins de fer d'intérêt local (CFIL) et chemins de fer régionaux étaient exploités au Canada en 2009. Ils comptaient pour 22% du nombre total de kilomètres de voies et pour 539 millions de dollars en recettes.
- De 2000 à 2009, les recettes du secteur ferroviaire ont augmenté à un rythme annuel moyen de 1,7%, tandis que le CN et le CP ont enregistré un TCAM d'environ 2,3% au cours de cette période. Les taux de croissance ont été grandement touchés par la récente récession économique. Le ralentissement de la croissance des recettes des CFIL est attribuable en grande partie au transfert de certains CFIL et chemins de fer régionaux aux transporteurs de catégorie I au cours des dernières années. Les chemins de fer de classe I comptent maintenant pour environ 94,1% des recettes du secteur ferroviaire.
- En 2010, VIA Rail Canada, une société d'État exploitant le service ferroviaire voyageur du Canada, a connu une diminution de 2% des passagers-milles, mais une hausse des tarifs moyens a conduit à une augmentation de 4% des recettes voyageurs.
- Les treize services de trains de banlieue exploités à Montréal, Toronto et Vancouver ont assuré le transport de 64,1 millions de passagers en 2009, ce qui représente une baisse de 1,2% par rapport à 2008.
- En 2009, l'industrie du transport ferroviaire au Canada employait 31 684 personnes.
- L'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises, examen lancé en 2008 pour trouver des façons d'améliorer l'efficacité et la fiabilité de la chaîne logistique du transport ferroviaire au Canada, s'est poursuivi en 2010. L'Examen s'appuie sur une analyse quantitative afin d'acquérir une meilleure compréhension de la nature et de la portée des problèmes au sein de la chaîne logistique ainsi que sur un comité de trois personnes ayant mené des consultations approfondies et ayant reçu des mémoires écrits de la part des intervenants. Le 8 octobre 2010, le comité a publié son rapport provisoire contenant des recommandations préliminaires (disponible sur le site Web de Transports Canada). Le comité a présenté son rapport final au ministre d'État (Transports) en décembre 2010.
- Le 1er mai 2010, le premier chargement de minerai de fer était transporté sur le nouveau chemin de fer du lac Bloom dans l'ouest du Labrador. La production de minerai de la mine du lac Bloom se chiffre actuellement à 8 millions de tonnes de concentré par année. Cette production devrait atteindre 16 millions de tonnes l'an d'ici la fin de 2012.

- Le 4 février 2010, le CN a vendu à Metrolinx une section de 13,6 km de la voie à l'ouest de la gare Union à Toronto. Le CN conservera toutefois certains droits d'exploitation pour acheminer le fret de ses clients.
- Le 31 mars 2010, le CN a annoncé qu'il prévoit créer un nouveau Parc logistique de 100 millions de dollars à Calgary, à quelques milles à l'est de l'aéroport international de Calgary. L'installation s'étendra sur 680 acres et regroupera un terminal intermodal, un parc de stockage d'automobiles, un entrepôt et une installation de transbordement et de distribution des liquides et du vrac.
- Au cours du deuxième trimestre de 2010, le CP a conclu des ententes de service avec Teck Coal Ltd., DP World Vancouver, TSI Terminals, CSX et Delaware & Hudson Railway. Ces ententes de service sont conçues pour établir, mesurer et améliorer diverses mesures de rendement et de service. Le CN a conclu des ententes de service semblables avec l'Administration portuaire d'Halifax, Port Metro Vancouver, TSI Terminal Systems (Vancouver), le port de Québec, l'Administration portuaire de Prince Rupert, Maher Terminals (Prince Rupert), Ridley Terminals (Prince Rupert) et Western Coal Corporation.
- VIA Rail est à la mise en œuvre d'un programme d'immobilisations de six ans estimé à 923 millions de dollars, comprenant un montant de 407 millions de dollars versé dans le cadre du Plan d'action économique du gouvernement du Canada. Les fonds servent à l'achat d'équipement et à des projets d'infrastructure conçus pour améliorer la ponctualité des trains, réduire la durée des trajets et ajouter des fréquences sur les routes clés du corridor Québec-Windsor ainsi que pour moderniser l'équipement et les gares utilisés par l'ensemble du réseau national. Les projets d'infrastructure du corridor Québec-Windsor permettent de moderniser les voies ferrées, d'ajouter des voies de dépassement et d'autres voies principales, d'installer des systèmes de signalisation et des clôtures, et d'améliorer la protection des passages à niveau. À la fin de 2010, le projet Chatham-Windsor était terminé et les travaux liés aux trois autres projets d'infrastructure majeurs (Ottawa-Coteau, Ottawa-Brockville, Montréal-Toronto) étaient bien avancés. VIA Rail a également annoncé des investissements de 38,9 millions de dollars pour rénover et apporter des améliorations aux gares de Vancouver, Windsor, Brockville, Belleville et Cobourg et pour construire une nouvelle gare à Smith Falls. Les projets majeurs d'équipement chez VIA Rail visant à reconstruire de nombreuses voitures à passagers et locomotives desservant le corridor Québec-Ontario, les services transcontinentaux, éloignés et régionaux, sont bien avancés. Près de 50% de la flotte de locomotives F40 a été remise à neuf et de grands projets d'amélioration ont été achevés aux gares de Winnipeg et Vancouver.
- Le gouvernement du Canada, ainsi que les gouvernements du Québec et de l'Ontario, participent pleinement à la mise à jour des études sur un train haute vitesse (THV) pouvant desservir le corridor Québec Windsor. On a récemment effectué la mise à jour de ces études avec des rapports sur la faisabilité technologique, le tracé, les prévisions de la demande, des recettes, des coûts en termes d'exploitation et en immobilisations, des répercussions naturelles et environnementales, du rendement financier et économique et l'expérience du THV et les cadres stratégiques dans d'autres pays. Un rapport final sera bientôt diffusé.
- Le 7 novembre 2010, une cérémonie soulignant le 125e anniversaire de la pose du dernier crampon venant achever le premier chemin de fer transcontinental du Canada a eu lieu à Craigellachie, en Colombie-Britannique.

Nota : Consulter les tableaux RA1 à RA31 de l'addenda pour obtenir d'autres statistiques sur le transport ferroviaire.

- En 2010, la valeur des échanges commerciaux canado-américains (entrants et sortants) a augmenté de plus de 9%. Près de 58% de ces échanges commerciaux ont été expédiés par camion (291 milliards de dollars) et près de 80% du commerce routier canado-américain total a été effectué par le biais des passages frontaliers de l'Ontario et du Québec avec les États-Unis.
- En 2010, le nombre de voitures et de camions traversant la frontière canado-américaine a rebondi par rapport au faible nombre de 2009, atteignant 25,7 millions et 5,3 millions de véhicules respectivement. Le nombre de voitures à la frontière a augmenté de 9% par rapport à 2009 et le nombre de camions de 7,6%. Dans l'ensemble, le nombre de véhicules franchissant la frontière était toujours inférieur de 28% aux niveaux de l'an 2000.
- En 2010, le niveau d'activité de camionnage au pont Windsor-Ambassador a augmenté de 16% par rapport à 2009. Dix-sept des 20 postes frontaliers les plus importants ont enregistré une hausse du nombre de camions comparativement à l'année précédente.
- Le parc des véhicules motorisés (en 2009) était constitué de 19,7 millions de voitures, de camions légers et de fourgonnettes et de 755 000 camions lourds (poids brut d'au moins 4,5 tonnes). Le parc des véhicules légers a parcouru 303 milliards de kilomètres (une hausse de 3,2% par rapport à 2008) alors que le parc des camions lourds en a parcouru 30 milliards (une baisse de 5% par rapport à 2008).
- Au cours de l'exercice 2009-2010, les gouvernements ont collectivement investi 4,6 milliards de dollars dans le réseau routier national, un réseau routier totalisant plus de 38 000 kilomètres.
- En 2009, les transporteurs canadiens contre rémunération ont transporté 212,7 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises, soit une baisse de 5% par rapport à 2008. Environ 122,4 milliards de tonnes-kilomètres (58%) ont été parcourues dans le marché intérieur et 90,3 milliards de tonnes-kilomètres dans le secteur international.
- En 2010, le coût moyen du carburant diesel pour les utilisateurs commerciaux a augmenté de 12,5% par rapport à 2009.
- Après une année 2009 décevante, trois des quatre plus grandes entreprises canadiennes de camionnage dont les actions sont cotées en bourse (TransForce, Mullen, Vitran et Contrans) ont fait état d'une hausse de leurs recettes au cours des trois premiers trimestres de 2010 comparativement à 2009 (la quatrième faisait état d'une baisse de 0,1%), mais les recettes des quatre entreprises demeurent en deçà des niveaux de 2008.
- En 2010, le nombre de faillites dans le domaine du camionnage était de 256 (un niveau des plus bas), ce qui représente une baisse de 27% par rapport à 2009.
- Au chapitre des déplacements en autocar en 2010, les déplacements entre le Canada et les États-Unis ont totalisé 1,75 million de passagers, soit une hausse de 11% par rapport à 2009. Les voyages transfrontaliers par autocar effectués par les Canadiens comme par les citoyens des États-Unis ont crû de 11%. Nonobstant cette croissance, les exploitants ont signalé le besoin de réduire les services. Le Manitoba a conclu un accord avec Greyhound en vue du maintien de tous les services dans la province jusqu'à la fin de 2010 en échange d'une subvention de 3,1 millions de dollars,

accord qui a été par la suite prolongé jusqu'à la fin de mars 2011 pour un montant supplémentaire de 750 000 $. Cette même année, certains services ont été réduits ou abandonnés en Ontario et au Nouveau-Brunswick, et à la fin de l'année, on attendait toujours une décision de l'organisme de réglementation provincial à la suite d'une demande de réduction du service en Nouvelle-Écosse.

- En 2009, les recettes de l'industrie du transport par autobus (en tenant compte des contributions gouvernementales) étaient estimées à 13,6 milliards de dollars, une hausse de 12,3%. Le secteur du transport en commun représentait 77% de la totalité des recettes de l'industrie du transport par autobus, y compris les contributions gouvernementales.
- En septembre 2010, le Groupe de travail fédéral-provincial sur les autocars a recommandé que les provinces modifient leurs règles pour accorder aux transporteurs une plus grande latitude quant aux modifications ou à l'abandon de services et pour faciliter la venue sur le marché de services nouveaux ou de remplacement. Le Groupe de travail a également recommandé aux juridictions de tenir compte de l'incidence des futurs programmes de transport des passagers du secteur public sur l'industrie commerciale, et qu'elles emploient des transporteurs du secteur privé pour offrir les services liés à ces programmes.
- Pour ce qui est du projet de Passage international de la rivière Détroit, en avril 2010, le gouvernement du Canada s'est engagé à accroître sa participation financière de 550 millions de dollars américains en vue de la réalisation de composantes du projet au Michigan qui ne seraient pas financées par le partenariat public-privé ou le gouvernement fédéral américain. À l'heure actuelle, Transports Canada et le département des Transports du Michigan élaborent le régime de gouvernance pour la construction et le suivi des activités du nouveau passage. En décembre 2010, le ministère des Transports de l'Ontario a annoncé une entente financière avec le Windsor Essex Mobility Group (un consortium de firmes canadiennes et internationales) pour la conception, la construction, le financement et l'entretien de la promenade Windsor-Essex qui conduit au pont. L'entente comprend une concession d'une durée de 30 ans et stipule que les travaux de construction débuteront en 2011.
- Une importante partie des fonds de la taxe sur l'essence (FTE) a été dépensée pour le transport en commun dans de nombreuses provinces, soit 29% (289 millions de dollars) en 2008-2009 et 22% (ou près de 437 millions de dollars) en 2009-2010. Les FTE constituent un élément clé du plan d'infrastructure Chantiers Canada, conçu pour aider à bâtir les collectivités canadiennes. Toronto, Calgary, Edmonton et Vancouver réservent la totalité de leurs affectations du FTE à l'amélioration de l'infrastructure du transport en commun.
- Le financement du gouvernement fédéral pour l'infrastructure du transport en commun a augmenté de façon importante au cours des dernières années, atteignant un montant de 840 millions de dollars en 2009-2010. Les exploitants du transport en commun ont fait état de 1,828 milliard de trajets en 2009.

Nota : Consulter les tableaux RO1 à RO28 de l'addenda pour obtenir d'autres statistiques sur le transport routier.

Transport maritime

- En 2009, le trafic de marchandises maritimes au Canada a atteint 355 millions de tonnes, soit une diminution de 10% par rapport à 2008. Jusqu'à 54 millions de tonnes constituaient des mouvements intérieurs, 100 millions de tonnes, des mouvements transfrontaliers et 202 millions de tonnes, d'autres mouvements internationaux. En 2009, les services de transport maritime ont manipulé l'équivalent de 152,2 milliards de dollars de marchandises faisant l'objet de commerce international (une baisse de 22% par rapport à 2008) dont 80,6 milliards de dollars en importations et 71,6 milliards de dollars en exportations.
- En 2009, les 17 administrations portuaires canadiennes (APC) ont traité 57% du trafic portuaire total au Canada, soit 234 millions de tonnes. Les revenus d'exploitation des APC ont augmenté pour atteindre 390 millions de dollars. Les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 2,5% (233 millions de dollars), représentant un ratio moyen de dépenses d'exploitation-revenus d'exploitation de 59,7%. Les ports de Montréal et de Vancouver ont généré 59% des revenus des APC. Les frais calculés sur les ventes brutes payés par les APC au gouvernement s'élevaient à 13 millions de dollars. Le revenu global net des APC s'élevait à 64 millions de dollars en 2009, soit une baisse de 9% par rapport à 2008. En 2009, les APC ont dépensé 266 millions de dollars dans des projets d'immobilisations, soit une augmentation de 70 millions de dollars (principalement à Vancouver). Le rendement sur l'actif général des APC était de 2,7%.
- En 2010, la Voie maritime du Saint-Laurent a traité environ 35,5 millions de tonnes de marchandises, une augmentation de 15,5% comparativement à 2009, et la plupart des catégories de trafic ont affiché des gains. En 2009-2010, la Voie maritime a généré des revenus de 55,2 millions de dollars, et les dépenses d'exploitation se sont élevées à 65,0 millions de dollars. Les dépenses associées au renouvellement des actifs ont totalisé 45,2 millions de dollars.
- Au cours de sa troisième année complète d'exploitation, le terminal à conteneurs de Fairview de l'Administration portuaire de Prince Rupert a traité 343 366 unités équivalents 20 pieds (EVP) en 2010, soit une augmentation de 29% par rapport à 2009. Selon les données préliminaires de 2010, quatre grands ports sont responsables de 99% du trafic international des conteneurs, soit Vancouver (54%), Montréal (29%), Halifax (9%) et Prince-Rupert (7%).
- En 2010, Ridley Terminals Inc. (RTI), la société d'État exploitant des terminaux vraquiers maritimes sur des terres louées de l'Administration portuaire de Prince-Rupert, a traité un volume record de marchandises, soit 8,3 millions de tonnes, ce qui représente une augmentation de 99% par rapport à 2009. Il s'agit d'un jalon important puisque cela constitue le plus grand volume de marchandises manipulé à ce terminal depuis son ouverture en 1984. La forte demande mondiale en charbon continue de favoriser la croissance et RTI prévoit enregistrer une augmentation des revenus, du volume, et du bénéfice net.
- Les revenus de Marine Atlantique S. C. C. (Marine Atlantique), une société d'État qui assure un service de traversiers prescrit par la Constitution entre la province de Terre-Neuve-et-Labrador et la partie continentale du Canada, ont augmenté en 2009-2010, pour atteindre 84 millions de dollars. Cette augmentation est en grande partie attribuable à la croissance de 4% du trafic commercial, avec 96 694 véhicules et une croissance de 4% des passagers et des véhicules de passagers. Le rendement du régime de recouvrement des coûts de Marine Atlantique était d'environ 54%.

- En ce qui concerne la Table sur le rendement de la Porte d'entrée Asie-Pacifique, une initiative lancée en 2008 pour examiner la concurrence actuelle et future de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique en tant que portail de la chaîne d'approvisionnement; la phase 2 a été lancée à la fin de 2010. Les membres de la Table ont convenu de créer deux comités (transport intermodal et transport en vrac) pour examiner les mesures pertinentes, l'optimisation des activités ainsi que la productivité des chaînes d'approvisionnement. Les recommandations contenues dans le rapport de la Table de 2009 guideront les travaux ultérieurs de ces comités et de ceux liés à la Table chapeautant l'ensemble des travaux.
- Suite à l'examen obligatoire du Règlement sur le transport des conteneurs par camion à Vancouver (article 31.1 du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*), réalisé en septembre 2009, Transports Canada a créé un comité directeur avec la province de la Colombie-Britannique et le port de Metro Vancouver pour discuter des nouvelles questions et travailler en vue d'assurer la stabilité des activités à long terme.
- En avril 2010, le ministre des Transports a envoyé des lettres patentes supplémentaires à l'Administration portuaire de Sept-Îles pour augmenter sa limite d'emprunt à 43 millions de dollars en plus des emprunts de 6,6 millions de dollars et de 15 millions de dollars qui font partie des fonds de contribution fédéraux, pour deux projets spécifiques. Grâce à cette capacité d'emprunt supplémentaire, l'Administration portuaire a été en mesure de poursuivre un certain nombre de projets d'amélioration des immobilisations, y compris la construction d'un nouveau terminal pour navires de croisière.
- En mai 2010, le gouvernement et Marine Atlantique ont annoncé que la société d'État avait conclu une entente avec le Stena Group of Companies pour affréter deux bâtiments en vue de remplacer des navires vieillissants, à savoir le *NM Caribou* et le *NM Joseph* ainsi que le Clara Smallwood. Les 2 premiers bâtiments, qui ont été renommés respectivement le *NM Highlanders* et le *NM Blue Puttees*, devraient joindre la flotte de Marine Atlantique en 2011. En juillet 2010, le gouvernement s'est engagé à verser à Marine Atlantique 521 millions de dollars sur cinq ans pour revitaliser la société par l'entremise du renouvellement de la flotte et des installations sur la terre ferme. Cette dernière somme s'ajoute aux fonds annoncés par le gouvernement depuis 2007 pour totaliser un financement supplémentaire atteignant presque 1 milliard de dollars.
- Le 19 juillet 2010, le port de Montréal a interrompu ses activités à la suite d'un conflit de travail entre l'Association des employeurs maritimes et les débardeurs. Une entente a été conclue quatre jours plus tard et les opérations ont repris le 24 juillet.
- Le 1er octobre 2010, le ministre des Finances a annoncé un nouveau cadre de remise des droits de douane qui abolira le tarif de 25% sur les importations de tous les navires de marchandises générales et navires-citernes ainsi que sur les traversiers de plus de 129 mètres de longueur. La remise du droit de 25% devrait permettre aux propriétaires de navires d'économiser 25 millions de dollars par année durant la prochaine décennie.
- Le Canada, les États-Unis et le Mexique continuent de travailler en partenariat pour explorer des possibilités de transport maritime à courte distance par l'entremise du Groupe de travail trilatéral sur le transport maritime à courte distance. Les membres du Groupe se sont réunis pour déterminer les domaines de collaboration spécifiques.
- En 2010, la rampe de barge porte-wagons de la Southern Railway of British Colombia est devenue pleinement opérationnelle. Ce projet de transport maritime à courte distance au terminal maritime et ferroviaire de l'île Annacis à Delta a été rendu possible grâce au financement fédéral de 4,6 millions de dollars dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Nota : Consulter les tableaux M1 à M29 de l'addenda pour d'autres statistiques sur le transport maritime.

- Le trafic de passagers aux aéroports canadiens a augmenté de 3,8% en 2010, pour un total de plus de 106 millions de passagers embarqués et débarqués. Le trafic sur les marchés intérieur, transfrontalier et, le marché avec destination internationale (autre que les E.U.) s'est accru de 1,3%, 6,5% et 9,1% respectivement, par rapport à l'année précédente. En 2010, Air Canada et WestJet ont transporté plus de 32 millions et 15 millions de passagers respectivement (sur la base de segment de vol unique[1]).
- La valeur du fret aérien au Canada en 2010 a augmenté de 6,9% par rapport au niveau de 2009 pour atteindre 100 milliards de dollars. Le volume de fret embarqué et débarqué aux aéroports canadiens en 2010, a atteint près de 1 million de tonnes, soit une augmentation de 9,1% par rapport à 2009.
- On a dénombré aux aéroports canadiens dotés de stations d'information de vol ou de tours de contrôle de la circulation aérienne de NAV Canada, un total de 5,76 millions de décollages et d'atterrissages en 2010, soit 2,4% de moins que les 5,9 millions de mouvements dénombrés en 2009. Les mouvements des transporteurs commerciaux sont demeurés inchangés à 3,13 millions et les mouvements de l'aviation générale ont chuté de 5,3% (pour atteindre 2,63 millions). Les mouvements itinérants (soit les vols d'un aéroport à un autre) ont connu une baisse de 1,4% en 2010 comparativement à 2009, tandis que les mouvements locaux (c.-à-d. les vols qui restent autour de l'aéroport) ont baissé de 5,1%.
- En 2009, les administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (RNA) ont fait état de revenus se chiffrant à 2,6 milliards de dollars, ce qui représente une baisse de 3% par rapport à 2008. Les administrations aéroportuaires de Toronto, Montréal et Vancouver et Calgary ont compté pour 79% de ces revenus. Des revenus gagnés, 41% étaient de sources aéronautiques, 31% de sources non aéronautiques et 28% ont été tirés des redevances d'installations passagers. Les revenus tirés des frais d'améliorations aéroportuaires se sont chiffrés à 716,4 millions de dollars en 2009, une augmentation de 9,1 millions de dollars ou 1,3% par rapport à 2008. Les dépenses de fonctionnement des aéroports sont pratiquement inchangées depuis 2008 à 1,6 milliard de dollars, tandis que les frais d'intérêt ont chuté de 4% à 607 millions de dollars. Le loyer total payé au gouvernement fédéral par les administrations aéroportuaires a été de 250 millions de dollars, une baisse de 9% par rapport à 2008. Le profit net global pour l'ensemble des administrations aéroportuaires a baissé de 22% pour atteindre 160 millions de dollars en 2009. Les dépenses en capital des administrations aéroportuaires du RNA en 2009 se sont chiffrées à 1,2 milliard de dollars, soit 8% de moins qu'en 2008.
- En 2010-2011, 50 projets d'améliorations à la sécurité des aéroports au Canada ont été financés à un coût s'élevant à plus de 44 millions de dollars et ce, par l'entremise du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.

1 Les données pour Air Canada et WestJet sont tirées des rapports de la gestion et des résultats financiers du 4ième trimestre de 2010 des deux compagnies en question. La base de segment de vol est utilisée pour indiquer que les unités de mesure (entités par segment de vol) diffèrent en fonction des débarquements et des embarquements, et ne peuvent donc pas être comparées l'une à l'autre.

- Les transporteurs aériens de passagers du Canada se sont rapidement relevés de la récession de 2009 et ont profité des conditions économiques améliorées de 2010. L'offre correspondait assez bien à la demande, comme en témoignent les coefficients élevés d'occupation. Le rendement ne s'est toutefois amélioré que légèrement, surtout sur le marché intérieur, résultat de la prudence continue dont fait preuve le public voyageur qui, de façon générale, est ressorti de la récession avec un endettement personnel plus élevé. Les ventes de sièges ont été plus sélectives, et sont restées les outils de marketing de choix pour stimuler la demande pour une capacité qui, autrement, aurait été perdue. Cette conjoncture a été appuyée par un dollar canadien fort, qui a également permis un certain allègement au niveau des dépenses effectuées en devises américaines, notamment pour le carburant, dont les prix sont en hausse.
- En l'absence de marchés pour le crédit commercial, qui ont presque été gelés après l'effondrement financier mondial de l'automne 2008, Air Canada a obtenu un prêt entièrement garanti d'environ 700 millions de dollars au moyen d'un arrangement négocié par un consortium de prêteurs commerciaux et Exportation et développement Canada, en juillet 2009, pour régler ses graves problèmes de liquidité. Air Canada a été en mesure de rembourser complètement le prêt avec intérêt en août 2010. Air Canada a également gagné 650 points dans sa marge d'exploitation par rapport à l'année précédente grâce à un plan vigoureux de réduction des coûts et de réalignement des services, et à une augmentation de la productivité; une perte nette de 24 millions en 2009 s'étant transformée en profit net de 107 millions de dollars en 2010 (y compris des frais non périodiques de 46 millions de dollars).
- L'achèvement de sa migration vers le système SABRE, une plate-forme de réservation et de distribution, a permis à WestJet d'accélérer sa croissance durant 2010, non seulement du seul point de vue interne, mais également dans ses relations intercompagnies avec d'autres transporteurs aériens, tels Air France-KLM, China Airlines de Taiwan, Dragonair de Hong Kong et American Airlines. Un arrangement intercompagnie avec la British Airways PLC a également été annoncé pour 2011. WestJet table sur des partenariats avec partage de codes complets, comme celui qu'il a avec Cathay Pacific Airways, permettant à chacun des partenaires de vendre des services de correspondance au moyen d'un seul billet, pour une expérience de vol sans souci. Westjet a été l'une des rares compagnies aériennes à avoir réalisé des profits en Amérique du Nord en 2010, avec une marge d'exploitation de 9,5%, une amélioration de 30 points par rapport à 2009. Par ailleurs, WestJet vient d'ajouter cinq Boeing 737 à sa flotte qui compte maintenant 91 aéronefs.
- Jazz Aviation S.E.C. a commencé 2010 comme étant la principale unité opérationnelle de la fiducie de revenu mère du même nom, pour terminer l'année en tant que Chorus Aviation Inc., puisque la fiducie a été convertie en société par action en fin d'année. Sous la marque Jazz, Chorus a exploité sous contrat une grande partie des services régionaux et hors pointe d'Air Canada en Amérique du Nord. En avril 2010, Chorus a commandé 15 aéronefs Bombardier Q400 (avec une option pour 15 de plus) dans le cadre du renouvellement de sa flotte et de ses services pour Air Canada. Chorus a également diversifié ses revenus avec une entente pour exploiter des vols affrétés pour Thomas Cook Canada, un des plus importants voyagistes du Canada, grâce à six Boeing 757-200 loués par Thomas Cook. Chorus a également acquis 33,3% d'actions sans droit de vote dans Pluna, un transporteur aérien régional de l'Uruguay, pour s'insérer dans le marché croissant de l'Amérique du Sud. Chorus a réalisé des profits en 2010, soit un revenu net de 82,7 millions de dollars sur des revenus d'exploitation de 1,5 milliard de dollars.

- Porter Airlines a continué de faire la promotion de ses vols de service supérieur à partir de son grand centre à l'aéroport Billy Bishop de Toronto. Porter a desservi neuf aéroports canadiens et trois aéroports américains, ainsi que ceux de Mont-Tremblant au Québec, et de Myrtle Beach, en Caroline du Sud, sur une base saisonnière, avec 20 aéronefs Bombardier Q400, soit cinq de plus qu'en 2009.
- Les deux plus importants exploitants de services d'affrètement au Canada, soit Air Transat et Sunwing, ont desservi respectivement 21 et 30 destinations canadiennes en 2010. Avec la disparition de Skyservice en mars 2010, les autres grandes compagnies aériennes d'affrètement qui desservent actuellement le marché canadien comprennent Canjet, Enerjet, Flair Airlines et Jazz Canada (Chorus). Sunwing Travel Group, la société mère de Sunwing Airlines, et TUI Travel PLC ont fusionné leurs entreprises voyagistes canadiennes respectives, y compris Sunwing Vacations, Signature Vacations et sa division au détail, SellOffVacations.
- Le Nord du Canada qui, contrairement à d'autres parties du Canada, repose dans une large mesure sur le transport aérien pour la fourniture et les mouvements de marchandises tout au long de l'année (notamment pour les nécessités de base comme la nourriture, les médicaments et le carburant mais aussi pour les services passagers), a été desservi par onze transporteurs aériens[2].
- Depuis le lancement, en novembre 2006, de la politique aérienne internationale du Canada, dite de « Ciel bleu », le Canada a négocié des ententes de transport aérien avec plus de 50 pays, notamment des ententes de type « ciels ouverts » avec 11 pays, a élargi d'autres ententes avec neuf pays, et en a conclu de nouvelles avec neuf autres pays. L'entente de transport aérien exhaustive entre le Canada et les 27 pays membres de l'Union européenne est appliquée de manière administrative en attendant la ratification officielle.
- En 2010, le Canada a conclu des ententes de type « ciels ouverts » avec le Salvador, la Jamaïque, la Suisse et Trinidad et Tobago; une entente élargie avec l'Égypte; et de toutes nouvelles ententes avec l'Éthiopie, la Tunisie et le Qatar.
- Dans le cadre des ententes de services aériens bilatérales du Canada, plusieurs transporteurs aériens étrangers ont annoncé de nouveaux services aériens internationaux, comme Hainan Airlines à Toronto et China Southern Airlines à Vancouver. Plusieurs transporteurs aériens canadiens ont été autorisés par le ministre à exploiter un service aérien régulier dans le cadre des ententes pertinentes de transport aérien bilatérales, notamment Air Transat (Turquie et Bahamas); WestJet (Trinidad et Tobago, et Cuba); CanJet (Jamaïque, Bahamas et Cuba); Air Canada (Mexique); Sunwing (Cuba et Mexique); et Enerjet (Guyane).

Nota : Consulter les tableaux A1 à A25 de l'addenda pour d'autres statistiques sur le transport aérien.

2 First Air, Canadian North, Air North, Air Canada/Jazz, Aklak Air, Kenn Borek Air, Buffalo Airways, Arctic Sunwest, Air Tindi, North-Wright Airways, WestJet.

Liste des tableaux et des figures de l'addenda

Numéro	Titre	Page
Transports et économie		
Tableau EC1 :	Indicateurs économiques, 2010	A6
Tableau EC2 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs par secteur, 1999 – 2009	A6
Tableau EC3 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon la province/territoire et le secteur, 2007	A6
Tableau EC4 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon les groupes de produits et le secteur, 2007	A7
Tableau EC5 :	Commerce interprovincial (des marchandises) selon les principaux courants d'échange, 2007	A7
Tableau EC5A :	Solde du commerce interprovincial (des marchandises), 1999 – 2009	A7
Tableau EC6 :	Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 2000 – 2010	A8
Tableau EC7 :	Parts des différents modes dans le commerce entre le Canada et les pays autres que les États-Unis, 2000 – 2010	A9
Tableau EC8 :	Commerce du Canada avec les États-Unis par province/territoire, 2009 et 2010	A10
Figure EC9 :	Valeur des échanges commerciaux de biens, entre le Canada et les États-Unis, 2000 – 2010	A10
Tableau EC10 :	Commerce routier entre le Canada et les États-Unis selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2009 – 2010	A10
Tableau EC11 :	Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2009 – 2010	A11
Tableau EC12 :	Exportations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2010	A12
Tableau EC13 :	Importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2010	A12
Tableau EC14 :	Exportations du Canada selon les principaux pays, 2009 et 2010	A13
Tableau EC15 :	Importations du Canada selon les principaux pays, 2009 et 2010	A13
Figure EC16 :	Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et des pays autres que les États-Unis, 2000 – 2010	A13
Figure EC17 :	Total des exportations du Canada vers d'autres pays que les États-Unis, selon la province d'origine et d'exportation, 2010	A13
Tableau EC18 :	Commerce des marchandises du Canada – les 25 premiers partenaires, 2010	A14
Tableau EC19 :	Part des exportations totales du Canada par la porte d'entrée du Pacifique, 2010	A14
Tableau EC20 :	Demande touristique au Canada, 2006 – 2010	A15
Tableau EC21 :	Compte des voyages du Canada et tarifs passagers, 2006 – 2010	A16
Tableau EC21A :	Voyages intérieurs des résidents canadiens, 2008 – 2009	A17
Tableau EC21B :	Voyages intérieurs des résidents canadiens par mode de transport et but du déplacement, 2009	A18
Tableau EC22 :	Résumé des voyages internationaux, 2006 – 2010	A19
Tableau EC23 :	Touristes en provenance d'autres pays que les États-Unis, 2006 – 2010	A20
Tableau EC24 :	Voyages de plus de 24 heures de Canadiens aux États-Unis, selon l'État, 2008 et 2009	A21
Tableau EC25 :	Voyages de moins de 24 heures de Canadiens aux États-Unis, selon l'État, 2008 et 2009	A21
Tableau EC26 :	Voyages de plus de 24 heures effectués par des Canadiens vers des pays autres que les États-Unis, 2008 et 2009	A21
Tableau EC27 :	Motifs des voyages entre le Canada et les États-Unis, selon le mode de transport, 2009	A22
Tableau EC28 :	Motifs des voyages entre le Canada et outre-mer, par mode de transport, 2009	A22
Tableau EC29 :	Emploi dans le secteurs des transports, 2001 – 2009	A23
Tableau EC30 :	Emploi dans le secteur ferroviaire, 2000 – 2009	A23
Tableau EC31 :	Rémunération annuelle moyenne dans le secteur du transport ferroviaire, 2000 – 2009	A24
Tableau EC32 :	Emploi total dans l'industrie du camionnage, 2000 – 2008	A24
Tableau EC33 :	Emploi dans l'industrie du camionnage, par région, 2004 – 2008	A25
Tableau EC34 :	Salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie du camionnage, 2001 – 2010	A25
Tableau EC35 :	Emploi dans les services de taxi et de limousine par province, 2001 – 2010	A26
Tableau EC36 :	Emploi dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2001 – 2009	A26
Tableau EC37 :	Emploi dans les transports urbains par région, 2000 – 2009	A27
Tableau EC38 :	Salaire annuel moyen dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2000 – 2009	A27
Tableau EC39 :	Emploi dans les Administrations portuaires canadiennes, 2001 – 2010	A28
Tableau EC40 :	Nombre annuel moyen d'emplois dans le secteur du transport maritime, 2001 – 2010	A28
Tableau EC41 :	Répartition régionale des employés des exploitants de traversiers, 2000 – 2009	A29
Tableau EC42 :	Emploi par catégorie, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2001 – 2010	A29
Tableau EC43 :	Emploi dans les Administrations canadiennes de pilotage, 2001 – 2010	A29
Tableau EC44 :	Emploi dans les Associations des employeurs maritimes, 2001 – 2010	A30
Tableau EC45 :	Coûts annuels de la main-d'œuvre par employé, chez les transporteurs maritimes établis au Canada, 1996 – 2001	A30
Tableau EC46 :	Emploi dans l'industrie du transport aérien, 2001 – 2010	A30
Tableau EC47:	Emploi dans les aéroports du RNA, 2001 – 2010	A31
Tableau EC48 :	Emploi dans le secteur des préparatifs de voyage et des réservations, 2001 – 2010	A31
Tableau EC49 :	Coûts annuels de main-d'œuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 2001 – 2009	A31
Tableau EC50 :	Autres emplois directs reliés aux transports, 2001 – 2009	A32
Tableau EC51 :	Emplois reliés aux transports dans les autres ministères et organismes fédéraux, 2001/2002 – 2010/2011	A32
Tableau EC52 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage, par mode, 2001 – 2010	A33
Tableau EC53 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage, par région, 2001 – 2010	A33

Numéro	Titre	Page
Tableau EC54 :	Conflits de travail par mode de transport, 2001 – 2010	A34
Tableau EC55 :	Consommation totale d'énergie dans l'économie par secteur, 2000 – 2009	A35
Tableau EC56 :	Consommation d'énergie par type et mode, 2000 – 2009	A35
Tableau EC57 :	Consommation d'énergie dans le secteur des transports par province et territoire, 2000 – 2009	A36
Tableau EC58 :	Consommation d'énergie du secteur routier par province et territoire, 2000 – 2009	A36
Tableau EC59 :	Consommation d'énergie du secteur aérien par province et territoire, 2000 – 2009	A37
Tableau EC60 :	Consommation d'énergie des oléoducs par province et territoire, 2000 – 2009	A37
Tableau EC61 :	Consommation d'énergie du secteur maritime par province et territoire, 2000 – 2009	A37
Tableau EC62 :	Consommation d'énergie du secteur ferroviaire par province et territoire, 2000 – 2009	A38
Tableau EC63 :	Prix moyen du pétrole brut – $CAN et $É-U le baril, 2000 – 2010	A38
Tableau EC64 :	Prix de détail de l'essence ordinaire sans plomb – villes choisies, 2001 – 2010	A38
Tableau EC65 :	Prix de détail du diesel routier – villes choisies, 2001 – 2010	A39
Tableau EC66 :	Composantes du prix de détail des carburants routiers – moyennes nationales, 2010	A39
Tableau EC67 :	Prix des autres carburants de transport, 2000 – 2010	A39
Tableau EC68 :	Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2006 – 2009	A40
Tableau EC69 :	Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 2006 – 2009	A41
Tableau EC70 :	Structure des coûts des entreprises de transport, 2006 – 2009	A41
Tableau EC71 :	Résultats financiers des entreprises de transport, 2006 – 2009	A42
Tableau EC72 :	Transport commercial comme proportion du PIB, 2010	A43
Tableau EC73 :	Demande de transport en pourcentage du PIB, 2010	A43
Tableau EC74 :	Transport commercial comme pourcentage du PIB par province et territoire, 2007	A44
Tableau EC75 :	Dépenses personnelles consacrées aux transports, par province et territoire, 2009	A44
Tableau EC76 :	Dépenses personnelles consacrées aux transports, 2010	A44

Dépenses de l'État consacrées aux transports

Tableau G1 :	Dépenses brutes et nettes de transport par niveau de gouvernement, 2001/2002 – 2010/2011	A45
Tableau G2 :	Dépenses de fonctionnement, d'entretien et d'immobilisations du gouvernement fédéral, 2001/2002 – 2010/2011	A46
Tableau G3 :	Subventions et contributions fédérales directes par mode, 2001/2002 – 2010/2011	A47
Tableau G4 :	Recettes des gouvernements perçues auprès des usagers des transports, 2001/2002 – 2010/2011	A48
Tableau G5 :	Dépenses et recettes de transport par mode et ordre de gouvernement, 2001/2002 – 2010/2011	A49
Tableau G6 :	Répartition des dépenses provinciales et locales de transport par province/territoire, 2000/2001 – 2009/2010	A50
Tableau G7 :	Dépenses provinciales/territoriales et locales détaillées de transport par mode et par province/territoire,2000/2001 à 2009/2010	A51

Sécurité et sûreté des transports

Tableau S1 :	Résumé des statistiques relatives à la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire, routier et du TMD, 2000 – 2010	A63
Figure S2 :	Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien, 2000 – 2010	A64
Tableau S3 :	Chemins de fer de compétence fédérale – Accidents et incidents, 2005 – 2010	A65
Tableau S4 :	Chemins de fer de compétence fédérale – Accidents par province/territoire, 2005 – 2010	A66
Tableau S5 :	Chemins de fer de compétence fédérale – Accidents aux passages à niveau ou résultant d'intrusions, 2005 – 2010	A67
Tableau S6 :	Collisions, victimes et blessés de la route, et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliard de véhicules-kilomètres), 1990 – 2009	A67
Tableau S7 :	Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicules-kilomètres) par province et territoire, 2008 et 2009	A68
Tableau S8 :	Victimes parmi les occupants de véhicules et taux de port de la ceinture de sécurité, 1999 – 2009	A68
Tableau S9 :	Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec un taux d'alcoolémie (CAS > 0 mg %) et nombre de personnes accusées de conduite en état d'ébriété, 1999 – 2009	A68
Tableau S10 :	Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2004 – 2009	A68
Tableau S11 :	Victimes résultant de collisions de véhicules commerciaux et autres, par type de véhicule, 2004 – 2009	A69
Tableau S12 :	Victimes de la route par catégorie d'usagers, 2004 – 2009	A69
Tableau S13 :	Véhicules impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2004 – 2009	A69
Tableau S14 :	Évènements maritimes, 2005 – 2010	A70
Tableau S15 :	Évènements maritimes par région, 2005 – 2010	A71
Tableau S16 :	Évènements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités commerciales, 2005 – 2010	A72
Tableau S17 :	Évènements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 2005 – 2010	A73
Figure S17A :	Nombre de décès liés à la navigation de plaisance, 2001 – 2006	A73
Tableau S18 :	Accidents d'aviation impliquant des aéronefs assujettis au RAC et victimes, 2005 – 2010	A74
Tableau S19 :	Résumé des accidents d'aviation signalés au Bureau de la sécurité des transports, 2005 – 2010	A75
Tableau S20 :	Taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada et assujettis au RAC, 2005 – 2010	A75
Tableau S21 :	Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province et territoire, 2005 – 2010	A76
Tableau S22 :	Accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses, par mode et phase de transport, 2005 – 2010	A77
Tableau S23 :	Nombre total de victimes d'accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses, 2005 – 2010	A77
Tableau S24 :	Nombre de morts et de blessés attribué directement aux marchandises dangereuses lors d'accidents à signaler, 2005 – 2010	A77

Numéro *Titre* *Page*

Transports et environnement

Figure EN1 : Émissions totales de gaz à effet de serre (GES), par secteur, 2000 et 2008 ... A78
Figure EN2 : Intensité des gaz à effet de serre provenant des secteurs d'utilisation finale, 2000 et 2008 ... A78
Figure EN3 : Tendances du secteur des transports et des émissions de gaz à effet de serre, 2000 – 2008 ... A78
Figure EN4 : Répartition des tonnes-kilomètres de marchandises par mode, 2000 et 2008 ... A79
Figure EN5 : Tendances des émissions de polluants atmosphériques provenant du secteur du transport, 2000 – 2008 ... A79
Figure EN6 : Émissions de GES et de PCA liées au transport, part par mode, 2008 ... A79

Transport ferroviaire

Tableau RA1 : Chemins de fer au Canada, 2010 ... A80
Tableau RA2 : Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 1990 – 2010 ... A80
Tableau RA3 : Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 2010 ... A80
Tableau RA4 : Recettes des chemins de fer, 2000 – 2009 ... A81
Tableau RA5 : L'emploi dans les chemins de fer, 2000 – 2009 ... A81
Tableau RA6 : Consommation de carburant dans le secteur ferroviaire, 2000 – 2009 ... A81
Tableau RA7 : Tonnes-kilomètres payantes par secteur ferroviaire, 2000 – 2009 ... A82
Tableau RA8 : Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 1999 – 2009 ... A82
Tableau RA9 : Tonnage transporté par le secteur ferroviaire, 2000 – 2009 ... A82
Tableau RA10 : Chargements annuels des wagons de chemin de fer, 2001 – 2010 ... A83
Tableau RA11 : Volume des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2001 – 2010 ... A84
Tableau RA12 : Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2001 – 2010 ... A84
Tableau RA13 : Volume des exportations ferroviaires par province et territoire d'origine, 2001 – 2010 ... A85
Tableau RA14 : Valeur des exportations ferroviaires par province et territoire d'origine, 2001 – 2010 ... A85
Tableau RA15 : Volume des importations ferroviaires par province et territoire de dédouanement, 2001 – 2010 ... A85
Tableau RA16 : Valeur des importations ferroviaires par province et territoire de dédouanement, 2001 – 2010 ... A86
Tableau RA17 : Volume des principaux produits exportés par chemin de fer par les trois principales provinces d'origine, 2001 – 2010 ... A86
Tableau RA18 : Volume des principaux produits importés par chemin de fer par les trois principales provinces de dédouanement, 2001 – 2010 ... A86
Tableau RA19 : Valeur des principaux produits exportés par chemin de fer par les trois principales provinces d'origine, 2001 – 2010 ... A87
Tableau RA20 : Valeur des principaux produits importés par chemin de fer par les trois principales provinces de dédouanement, 2001 – 2010 ... A87
Tableau RA21 : Valeur des exportations ferroviaires par port de sortie, 2001 – 2010 ... A87
Tableau RA22 : Valeur des importations ferroviaires par port de dédouanement, 2001 – 2010 ... A88
Tableau RA23 : Volume des exportations et importations ferroviaires-maritimes, 2000 – 2009 ... A88
Tableau RA24 : Volume des exportations ferroviaires-maritimes par origine, 2000 – 2009 ... A88
Tableau RA25 : Volume des exportations ferroviaires-maritimes par produit, 2000 – 2009 ... A89
Tableau RA26 : Volume des importations ferroviaires-maritimes par destination, 2000 – 2009 ... A89
Tableau RA27 : Trafic intermodal du CN et du CFCP, 2000 – 2009 ... A89
Tableau RA28 : Caractéristiques du trafic intermodal du CN et du CFCP en Amérique du Nord par origine-destination, 2000 – 2009 ... A90
Tableau RA29 : Trafic intermodal du CN et du CFCP par type de wagons, 2000 – 2009 ... A90
Tableau RA30 : Passagers et passagers-kilomètres transportés par VIA Rail Canada et les transporteurs de classe II, 1999 – 2009 ... A90
Tableau RA31 : Voyageurs de trains de banlieue à Toronto, Montréal et Vancouver, 1999 – 2009 ... A90

Transport routier

Tableau RO1 : Réseau routier national en 2009 ... A91
Tableau RO2 : Longueur du réseau routier public au Canada ... A91
Tableau RO3 : Statistiques provinciales sur le parc de véhicules légers, 2009 ... A92
Tableau RO4 : Statistiques sur les véhicules légers par province ou territoire, 2009 ... A92
Tableau RO5 : Véhicules-kilomètres des véhicules légers ventilés selon l'origine et la destination, 2009 ... A93
Tableau RO6 : Statistiques sur les véhicules légers selon l'âge du véhicule, 2009 ... A93
Tableau RO7 : Statistiques sur le parc de poids lourds par province/territoire, 2009 ... A93
Tableau RO8 : Statistiques sur le parc de poids lourds par province/territoire, 2009 ... A94
Tableau RO9 : Véhicules-kilomètres des camions lourds selon une configuration détaillée, 2009 ... A94
Tableau RO10 : Utilisation des poids lourds, 2009 ... A94
Tableau RO11 : Utilisation des poids lourds selon le type d'exploitation, 2009 ... A94
Tableau RO12 : Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage, par région, 2000 – 2010 ... A95
Tableau RO13 : Distribution des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui, selon la taille du transporteur, 1998 – 2008 ... A95
Tableau RO14 : Répartition du nombre total de transporteurs routiers pour compte d'autrui, selon la taille, 1998 – 2008 ... A95
Tableau RO15 : Recettes des transporteurs pour compte d'autrui selon le secteur d'activités, 2004 – 2008 ... A96
Tableau RO16 : Part du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui dans le secteur intérieur, 2007 – 2009 ... A96
Tableau RO17 : Volume de trafic par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, 2007 – 2009 ... A96
Tableau RO18 : Commerce international du Canada par camion selon les groupes de produits, 2009 et 2010 ... A97
Tableau RO19 : Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2006 – 2010 ... A98
Tableau RO20 : Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles et autres véhicules, 2006 – 2010 ... A98
Tableau RO21 : Recettes de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 2000 – 2009 ... A99
Tableau RO22 : Recettes totales des exploitants de services de transport urbain, 2000 – 2009 ... A99
Figure RO23 : Recettes totales selon la provenance – Secteur du transport urbain, 2009 ... A99

Numéro	Titre	Page
Tableau RO24 :	Dynamique à long terme des transports en commun – voyageurs transportés et véhicules-kilomètres, 2000 – 2009	A100
Figure RO25A :	Dynamique à long terme des transports en commun, 1999 – 2009	A100
Figure RO25B :	Tendance de la population urbaine et des voyageurs des transports en commun, 1996 – 2006	A100
Tableau RO26 :	Composition du parc de véhicules de transport en commun, 2000 – 2009	A100
Tableau RO27 :	Voyageurs des services de transport interurbain et urbain transportés par l'industrie du transport par autobus/autocar, 2000 – 2009	A101
Tableau RO28 :	Indicateurs sélectionnés des systèmes provinciaux pour le transport urbain, 2009	A101

Transport maritime

Tableau M1 :	Classification des ports, en date du 31 décembre 2010	A102
Tableau M2 :	Ports pour petits bateaux et ports de pêche selon le type de gestion et la région, en date du 31 décembre 2010	A102
Tableau M3 :	Ports de plaisance du PPPB cédés par région, en date du 31 décembre 2010	A102
Tableau M4 :	Titulaires des ports pour petits bateaux et des ports de plaisance cédés, en date du 31 décembre 2010	A102
Tableau M5 :	Gestion des ports pour petits bateaux et des ports de plaisance restants, en date du 31 décembre 2010	A103
Tableau M6 :	Nombre de ports contrôlés et administrés par Transports Canada, par province, 2001 – 2010	A103
Tableau M7 :	Situation de la cession des ports régionaux/locaux et des ports éloignés de Transports Canada	A103
Tableau M8 :	Situation financière des administrations portuaires canadiennes (APC), 2009	A104
Tableau M9 :	Comparaison des résultats financiers des administrations portuaires canadiennes (APC), 2008 et 2009	A104
Tableau M10 :	Résultats financiers des ports de Transports Canada, 2000/2001 à 2009/2010	A105
Tableau M11 :	Résultats financiers des Administrations de pilotage, 2010	A105
Tableau M12 :	Recettes et dépenses de la Garde côtière canadienne (GCC), 2003/2004 – 2011/2012	A105
Tableau M13 :	Recettes et dépenses prévues de la Garde côtière canadienne (GCC), 2011/2012	A105
Tableau M14 :	Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2000/2001 – 2009/2010	A106
Tableau M15 :	Flotte immatriculée au Canada, selon le type de bâtiment, 1990, 2000 et 2010	A106
Tableau M16 :	Total des missions par Administration de pilotage et missions par pilote, 2001 – 2010	A106
Tableau M17 :	Aperçu des principaux services de traversier	A107
Tableau M18 :	Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire canadien, 2000 – 2009	A108
Tableau M19 :	Transport de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2000 – 2010	A109
Tableau M20 :	Trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2000 – 2010	A109
Tableau M21 :	Trafic international des navires de croisière dans les principaux ports canadiens, 2000 – 2010	A109
Tableau M22 :	Statistiques sur le trafic maritime canadien par secteur, 2000 – 2009	A109
Tableau M23 :	Trafic maritime intérieur et international du Canada manutentionné par les APC et d'autres ports, 2008 et 2009	A110
Tableau M24 :	Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 2000 – 2009	A110
Tableau M25 :	Échanges commerciaux maritimes du Canada avec les États-Unis, 2000 – 2009	A110
Tableau M26 :	Échanges commerciaux outremer du Canada, 2000 – 2009	A110
Tableau M27 :	Total des importations et des exportations maritimes par pays, 2008 et 2009	A111
Tableau M28 :	Valeur de la part maritime du commerce international canadien, 2009	A111
Tableau M29 :	Total des importations/exportations par transport maritime par produit, 2009	A112

Transport aérien

Tableau A1 :	Nombre d'aérodromes au Canada, 2010	A113
Tableau A2 :	Résultats financiers des administrations aéroportuaires, 2009	A114
Tableau A3 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – dépenses par province/territoire, de 2001/2002 à 2010/2011	A115
Tableau A4 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – projets approuvés en 2010	A116
Tableau A5 :	Frais d'améliorations aéroportuaires dans le réseau national d'aéroports (RNA), 2010	A117
Tableau A6 :	Licences détenues par les transporteurs aériens, en date du 31 décembre 2009 et 2010	A117
Tableau A7 :	Personnel de l'aviation civile – licences et permis par catégorie, en date de septembre 2010	A118
Tableau A8 :	Personnel de l'aviation civile – licences et permis par province/territoire, en date de septembre 2009 et 2010	A118
Tableau A9 :	Profil de la flotte canadienne d'avions civils par catégorie et type, en date du 31 décembre 2009 et 2010	A118
Tableau A10 :	Transporteurs régionaux offrant des services aériens réguliers, en date du 31 décembre 2010	A119
Tableau A11 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers intérieurs en 2010	A120
Tableau A12 :	Compagnies aériennes étrangères qui assuraient des services internationaux réguliers à destination et en provenance du Canada, en date du 31 décembre 2010	A121
Tableau A13 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers transfrontaliers en 2010	A122
Tableau A14 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers internationaux en 2010	A123
Tableau A15 :	Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par transporteur aérien, secteur intérieur, 2009 et 2010	A123
Tableau A16 :	Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par région, secteur intérieur, 2009 et 2010	A124
Tableau A17 :	Concurrence sur les liaisons aériennes intérieures, en date du 31 décembre 2010	A125
Tableau A18 :	Volume de passagers utilisant le mode aérien au Canada, 2000 – 2010	A125
Tableau A19 :	Passagers payants embarqués/débarqués aux aéroports canadiens, 2009	A126
Tableau A20 :	Volume de trafic acheminé par les transporteurs aériens canadiens, 1999 – 2009	A127
Tableau A21 :	Total des recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens, 1999 – 2009	A127
Tableau A22 :	Valeur du fret international expédié par avion, 2000 – 2010	A127
Tableau A23 :	Exportations et importations aériennes selon la région du monde, 2009 et 2010	A127
Tableau A24 :	Commerce des marchandises du Canada par voie aérienne – les 25 premiers partenaires, 2010	A128
Tableau A25 :	Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2009 et 2010	A128